



Universidad Carlos III de Madrid  
Instituto Pascual Madoz  
Máster de Política Territorial y Urbanística  
18ª Edición (Curso 2.007/2.008)

***“Reconversión de actuaciones de suelos con usos funcionalmente  
inadecuados o improductivos:***

***Plan Especial de Reforma Interior Recoletos-Prado”***

Autor.- Luis Miguel Dorado Pavón

Tutor.- D. Santiago Fernández Muñoz

En Getafe (Madrid), a 20 de noviembre de 2.008

# **ÍNDICE**

## **1.- INTRODUCCIÓN.- EL URBANISMO DENTRO DEL DENOMINADO “ESTADO DE LA CULTURA.**

**1.1.- El retorno al Estado de la Cultura ante la disminución de los procesos industriales ..... 1-3**

**1.2.- Efectos concretos del Estado de la Cultura en la Operación de Recuperación del Eje Recoletos-Prado..... 3-5**

## **2.-LA EFICACIA DEL PLAN ESPECIAL PARA INSTAURAR EN LA CIUDAD EL ESTADO DE LA CULTURA..... 5-7**

## **3.- PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR RECOLETOS-PRADO.**

**3.1.- Introducción..... 7-9**

**3.2.- Planteamiento General: Ámbito, entorno y antecedentes históricos..... 9-13**

**3.3.- Configuración de la red viaria en la actualidad ..... 13-17**

**3.4.- Configuración de la red viaria planificada..... 17-29**

## **4.- PROPUESTA DE ORDENACIÓN DEL “SALÓN DEL PRADO” ..... 29-31**

## **5.- CONCLUSIONES ..... 31-35**

## **6.- ANEXOS.**

**6.1.- Anexo I.- Plano del Ámbito.**

**6.2.- Anexo II.- Planos de las principales intersecciones.**

**6.3.- Anexo III.- Plano número de carriles antes y después de la reforma.**

**6.4.- Anexo IV.- Plano propuesta de ordenación “Salón del Prado”.**

## **7.- BIBLIOGRAFÍA ..... 36**

## **1.- INTRODUCCIÓN.- EL URBANISMO DENTRO DEL DENOMINADO “ESTADO DE LA CULTURA”.-**

### **1.1.- EL RETORNO AL ESTADO DE LA CULTURA ANTE LA DISMINUCIÓN DE LOS PROCESOS INDUSTRIALES.-**

La Constitución Española determina a lo largo de su articulado, qué podemos entender por “Estado Social”, “Estado Democrático” y “Estado de Derecho”. El “Estado de la Cultura” se presenta en la Carta Magna como una noción ambigua, desorientada que se deja descubrir a través de numerosos artículos. A lo largo de la historia la doctrina clásica no ha dudado en equiparar las mencionadas concepciones al “Estado de la Cultura”; sin embargo no se le ha concedido una atención representativa desde el punto de vista legislativo, primando los derechos sociales y económicos sobre los derechos culturales. Pensadores tradicionales del Estado de la Cultura como PRIETO DE PEDRO<sup>1</sup> están otorgando un valor constitucional implícito a la noción de “Estado de la Cultura” junto a las de “Estado Social”, “Democrático” y “de Derecho”, consiguiéndose que el principio del Estado de la Cultura sea el que determine el desarrollo, la aplicación y la interpretación de la Ley Fundamental.

En relación con este Estado se habla del Derecho de la Cultura, que con el transcurso de los tiempos ha consolidado un ámbito jurídico propio, compuesto por ejemplo por los asuntos de la administración de la cultura (tanto nacional, autonómica como comunitaria) o por las libertades de creación artística o por la protección del patrimonio histórico-artístico. De ahí que pese a que el Estado de la Cultura tiene como principio esencial el de la neutralidad del Estado en materia cultural, aparece una cierta influencia o intromisión de aquél en este ámbito: principalmente a través de la facultad e incluso obligación del fomento de la cultura que corresponde a los poderes públicos. De tal manera que si existe esa “facultad” u “obligación” es que puede determinarse que existe un deber constitucional de los poderes públicos de promover la cultura (así lo establece el Preámbulo de la Constitución y su

---

<sup>1</sup> J. PRIETO DE PEDRO, “Cultura, Culturas y Constitución”, Editorial Centro de Estudios Constitucionales, Madrid, 1.995, pág. 49: *“Llegados a este punto, confesamos que no creemos ya pecar de atrevimiento por sostener que la creciente y general presentación de la voz “cultura” en la últimas Constituciones no debe ser vista como una moda léxica ni como un resultado del azar. En la economía del lenguaje constitucional hay escaso espacio para el flatus vocis. Debe mos suponer que este fenómeno responde, por el contrario, a causas más profundas en la evolución de las relaciones derecho-cultura. Por ello, en aras de la normatividad de la Constitución, este hecho debe ser explorado y sometido a la racionalidad y al rigor del método jurídico. Solo así evitaremos la sensación de que vale todo en torno a la noción constitucional de cultura, dando por buena la última ocurrencia, sin consistencia normativa, que el intérprete de turno proponga; y sólo así empezaremos a sentar las bases para conocer mejor el espacio, las funciones y el valor lingüístico que este concepto tiene en el texto constitucional”.*

Artículo 149.2). Y por lo tanto, una obligación de promover la cultura identificando el Estado Cultural con el “Estado Social”, “Estado Democrático” y “Estado de Derecho”.

El proceso de desindustrialización del interior de las ciudades es un fenómeno que se generaliza a partir de la segunda mitad del siglo XX en la mayor parte de los grandes núcleos de población del mundo. Su característica más importante es el cese de la actividad industrial y su abandono gradual y centrífugo, del centro hacia afuera, de la ciudad. El vacío que se genera es utilizado para reorganizar el espacio urbano, creando principalmente nuevas zonas residenciales y originando un cambio funcional. Este traslado de la industria a la periferia, liberando suelo urbano, y su consiguiente recalificación, de industrial a residencial, genera grandísimas expectativas. Especialmente cuando se trata de un suelo que con el tiempo ha quedado situado en una de las mejores ubicaciones en pleno centro urbano. La revalorización y los grandes beneficios que de su explotación se derivan, hace que en la mayoría de los casos prime más una planificación condicionada por el factor del rendimiento económico que la realizada por planes inteligentes y pensados con miras a la futura población y a los servicios que ésta pueda demandar. La transformación urbana, por lo tanto, ha supuesto un cambio estructural, funcional y social de su trama. Funcionalmente, porque la sustitución del uso industrial se ha visto alterada por el cambio a un uso residencial y de servicios. Estructuralmente, porque el cambio se produce al modificarse el tejido de relaciones internas de la ciudad que permiten su funcionamiento de una forma dada. Y socialmente, porque la desaparición de ciertos grupos sociales, o su realojo a otras zonas, y la llegada masiva de nueva población con características socioeconómicas muy diferentes, otorga un nuevo rostro a la zona y la moldea conforme a unos planes concretos. Las décadas precedentes han pasado a la historia por la mayor utilización del coche y por el surgimiento de nuevas demandas de técnicas automatizadas en la industria, que necesitaban más espacio y que ocasionaron nuevas tendencias en la planificación de las ciudades (como por ejemplo la reconversión de los viejos espacios industriales de Méndez Álvaro y Legazpi en Madrid). Corriente que constituyó una necesidad en su tiempo (principalmente ante la urgencia de resolver el problema de la vivienda); pero que con el transcurso de los años se ha revuelto como una perspectiva primaria y de corto alcance.



En esta foto de 1.995 se ve la calle *Méndez Álvaro* a la izquierda y la parcela donde se construiría la Estación de Autobuses. El proceso de vaciado industrial de la zona se encontraba ya muy avanzado.

En este sentido, la realización del Estado de la Cultura ha de venir a compensar este tipo de procesos tecnológicos e industriales que habrían invadido la ciudad. Para ello, el poder publico se ha de sensibilizar con la necesidad de conservar el patrimonio arquitectónico, con especial referencia a los centros de las ciudades, aún cuando el fenómeno se manifieste en términos más generales, como una necesidad de rehabilitar espacios urbanos que han devenido inútiles o han quedado degradados y de preservar determinados inmuebles que han de ser conservados.

## **1.2.- EFECTOS CONCRETOS DEL ESTADO DE LA CULTURA EN LA OPERACIÓN DE RECUPERACIÓN DEL EJE RECOLETOS-PRADO.-**

Actualmente la ciudad de Madrid se encuentra en un momento histórico del desarrollo de la cultura urbana, en el que se está expandiendo y generalizando, entre las formas de vida en la ciudad, un uso social de ese espacio público. Esa dotación de uso social, implica una actitud que está demandando la adecuación y el acondicionamiento de muchos escenarios que ofrecía la ciudad histórica (especialmente la plaza, la calle y el paseo), que paulatinamente habían ido perdiendo su calidad de tales al haber sido progresivamente adaptados al funcionamiento de la creciente, pero necesaria, circulación rodada. Por ello, esa adecuación y ese acondicionamiento implican operaciones de peatonalización, con una exclusión en mayor o menor medida de los vehículos, en aras de conseguir un espacio urbano libre de coches, un espacio por el que caminar. Esta contemporánea tendencia contraviene con el estado de la ciudad: la cual ha estado muchos años sometida a toda clase de acondicionamientos en sentido inverso para facilitar al máximo el funcionamiento de la circulación rodada dentro de ella, aumentando las superficies asfaltadas de rodadura, con disminución y fraccionamiento de las áreas que servían para caminar.

Las primeras operaciones realizadas en Alemania, en Portugal o en Francia contaban con nuevos planteamientos de políticas de transporte público y con una importante recuperación de espacios públicos, formando una unidad continua de materiales y mobiliario. Como casos ejemplificativos, podemos formular el tramo de la Avenida de los Campos Elíseos de París o la Avenida Unter den Linden de Berlín. No obstante lo anterior, y como caso más próximo, podemos citar Barcelona, y más concretamente el Paseo de Gracia, donde a partir de 1980, se desarrolló una política municipal sistemática de preparación de espacio público, a través del acondicionamiento y transformación con diseño creativo y experimental, de numerosas plazas, calles, parques y paseos, con paralelas operaciones de reorganización y limitación de la circulación rodada, e incluso instalación de obras de arte al aire libre. Lo cual ha modificado muy notablemente la calidad estética y ambiental de la ciudad (así como el uso y disfrute social de la misma); y ha potenciado su imagen, sirviendo de inspiración para otros proyectos de ciudades de Europa.

Avenida de los Campos Elíseos de París.



Avenida Unter den Linden de Berlín.



Paseo de Gracia de Barcelona.



Todas las mencionadas operaciones, y muy pormenorizadamente la de Barcelona, tienen en común con el ámbito objeto de la presente Monografía (Eje Recoletos-Prado de Madrid), que han nacido del mismo objetivo regenerador y creador de espacio público y de calidad ambiental en la ciudad, revalorizando lugares existentes, como respuesta a la creciente demanda social de disfrute del citado espacio público. Sin embargo, existen dos importantísimas diferencias: por un lado, el tamaño de la operación (el Eje Recoletos-Prado dispone de una longitud de dos kilómetros y medio, y una superficie de 184.637 metros cuadrados<sup>2</sup>); por otro, porque en el resto de casos, tanto cuando se trata de plazas y calles aisladas, como si es de conjuntos entramados de ellas formando ámbitos más extensos, han sido situaciones en las cuales se ha podido desviar con relativa facilidad el tránsito de vehículos, pudiendo ser dividido o canalizado por otros derroteros. En este último sentido, el Eje objeto del presente estudio es muy diferente, al plantearse como una operación de recuperación de un espacio público, que funcionaba como tal cuando no había automóviles, que posteriormente fue tomado por éstos, y que actualmente funciona como gran arteria circulatoria central de la ciudad de Madrid, que cumple una función estructural fundamental en la organización del tráfico. Y que, pese a no poder quedar vedado a la circulación ni poder ser peatonalizado en su totalidad, el mayor objetivo que persigue la propuesta es aspirar a disminuir la corriente ya existente.

En definitiva, se ha de potenciar la creación de ciudad atendiendo, además de al estudio de prioridades y preferencias de usos en la misma, a la memoria histórica del lugar, al reconocimiento de la realidad existente y a la recuperación del espacio público en claro beneficio para sus habitantes.

## **2.- LA EFICACIA DEL PLAN ESPECIAL PARA INSTAURAR EN LA CIUDAD EL ESTADO DE LA CULTURA.-**

Resulta importante dejar constancia que, sin perjuicio de que la realización de operaciones de reforma interior requieran la formulación de Planes Especiales, la ordenación urbanística detallada de las partes del territorio de una ciudad clasificadas como suelo urbano mediante la regulación de usos pormenorizados del suelo y la reglamentación de sus

---

<sup>2</sup>Superficie calculada a partir del área peatonal que consta en la Propuesta en el Eje, desde la Plaza de Colón hasta la Glorieta de Carlos V, incluyendo las nuevas áreas del Museo Reina Sofía y el Panteón de los Hombres Ilustres.

condiciones de edificación y ordenación es una determinación propia de los Planes Generales de Ordenación.<sup>3</sup> Sin embargo, es posible que se prevea dentro del propio Plan General el desarrollo de sus determinaciones mediante Estudios de Detalle o Planes Especiales de Reforma Interior, como figuras idóneas para la reforma de la ordenación urbanística en las áreas urbanas consolidadas. Estas operaciones de reforma interior denotan, de una parte, un proyecto destinado a la realización de obras públicas que indirectamente pueden o no implicar una alteración o reforma de la ordenación urbanística existente; y de otra, un concepto de renovación, que tiende a la remodelación o sustitución.

Constituye el objetivo de los Planes Especiales de Reforma Interior la realización en suelo urbano de operaciones examinadas a la descongestión, creación de dotaciones urbanísticas y equipamientos comunitarios, saneamiento de barrios insalubres, resolución de problemas de circulación o de estética y mejora del medio ambiente o de los servicios públicos. Sin embargo, tal y como puede observarse en el interior de distintas ciudades, el suelo urbano no está recibiendo, desde el punto de vista urbanístico, la atención que requiere, al concentrarse la Administración actuante fundamentalmente en el suelo urbanizable. El ritmo de la reforma interior, siempre se ha caracterizado por su lentitud, realizándose esporádicamente alguna actuación sobre el núcleo histórico de la ciudad; y ello se debe, entre otras causas, a que las legislaciones autonómicas no muestran una postura clara en cuanto a afrontar los problemas y deficiencias urbanísticas del interior de la ciudad; concentrándose expresamente en el proceso de transformación del suelo.

Atendiendo a las finalidades indicadas, resulta interesante distinguir dos vertientes existentes dentro de los Planes Especiales: por una parte, una vertiente activa referida a medidas que tienden a mejorar o renovar las estructuras existentes; y, por otra, una vertiente pasiva referida a medidas que pretenden conservar cuanto merezca ser conservado. En este sentido, por lo que respecta a esa **vertiente pasiva**, y más pormenorizadamente a la protección arquitectónica, los Planes Especiales de Reforma Interior contemplan la catalogación de edificios y de elementos arquitectónicos como documento complementario del Plan en el cual se incluyen los edificios y elementos arquitectónicos dignos de ser conservados. Identificando para cada uno de ellos los niveles de protección que les incumbe,

---

<sup>3</sup> Artículo 12.2 del Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, aprobado por el Real Decreto de 9 de abril de 1.976.



así como los tipos de obras e intervenciones permisibles establecidas individualmente. Asimismo, incidiendo en esta vertiente, este tipo de Planes prevén medidas de adaptación de los edificios al ambiente del área espacial y a las características propias del emplazamiento en que se ubican, cualquiera que sea la valoración intrínseca del edificio. En cambio, la **vertiente activa** se ve reflejada en los Planes Especiales en medidas referidas a la ordenación del tráfico, equipamientos culturales, eliminación de edificaciones no integradas en la trama urbana, etc. Y más concretamente, cuando lo que se entiende por este tipo de Planes es que son instrumentos de planeamiento que, en áreas consolidadas, complementan la ordenación pormenorizada de los Planes Generales para acometer operaciones de renovación urbana a fin de moderar densidades, modernizar el destino urbanístico de barrios enteros o reequipar los mismos.

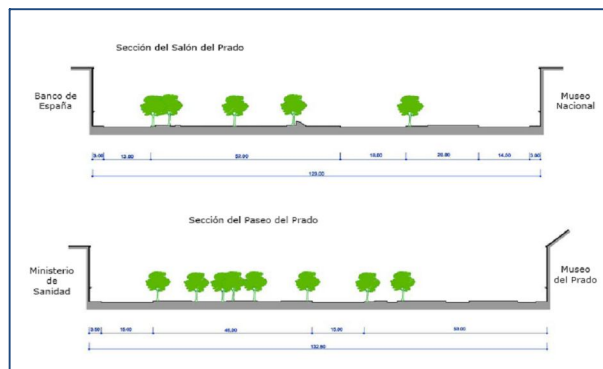
Junto a la conservación y a la renovación, el concepto de mejora, posee un papel esencial dentro del planeamiento especial. Y ello se desprende tanto desde el punto de vista legislativo, en el Reglamento de Planeamiento cuando en el artículo 82 señala que los Planes Especiales pueden contener normas de mantenimiento o modificación del aspecto exterior de las edificaciones y su carácter arquitectónico a fin de *mejorar* las características ambientales; como jurisprudencialmente, en la Sentencia del Tribunal Supremo de 25 de junio de 1.992, en la que se afirma que el Plan Especial de Reforma Interior es un medio idóneo para la *mejora* de usos industriales.

### **3.- PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR RECOLETOS- PRADO.-**

#### **3.1. INTRODUCCIÓN.-**

El Eje Recoletos-Prado se caracteriza por ser un gran trazo lineal cuyas principales características radican en su anchura y en su potente conjunto arbolado. Se prolonga por el Norte de modo unitario y se divide en forma de abanico por el Sur. Entre los dos extremos del Paseo del Prado (el Paseo de Recoletos por su parte Norte hasta la Plaza de Colón, y al espacio comprendido por los abdaños de la Estación de Atocha y la Basílica de Nuestra Señora de Atocha sita en la Avenida Ciudad de Barcelona) existe una distancia de 2.500 metros, que se distingue de otros tramos por la sucesión de paseos rectos, directrices no coincidentes, separadas entre sí por significativas plazas: las cuales actúan, a su vez, como articulación entre los paseos y organizadores de intersecciones de vías transversales y

confluyentes. Los mencionados paseos destacan, además de por su importancia histórica y cultural, por la cantidad de circulación rodada que canalizan. La anchura de los paseos y de los diferentes tramos que componen el Eje se distingue por obtener varias bandas acondicionadas para acoger una potente circulación rodada, alternando longitudinalmente con bandas de jardinería o de paseo peatonal. Su anchura es de 80 metros en el Paseo de Recoletos y de 120 metros en el Salón del Prado (variable por falta de paralelismo entre sus lados), y aún más amplio delante del Museo. En este sentido podría adelantarse uno de los puntos más controvertidos del Plan Especial desde el punto de vista circulatorio: si se examina la proporción existente entre superficie de rodadura y superficie de paseo, en cualquiera de los tramos citados al expresar la anchura, puede observarse cómo siempre es mayor la última de ellas.



A la falta de unidad de conjunto del Eje, sería importante añadir la diversidad de tratamiento de materiales y de objetos en varios de los elementos que configuran la escena urbana de aquél. Y todo ello con independencia de la diversidad de edificación, compuesta en su mayoría por un conjunto heterogéneo de características, épocas y estilos. Argumentos que generan un desorden visual que se complementa con la presencia de usos inconvenientes, como estaciones de servicio de automóviles o marquesinas de paradas de autobuses instaladas en los lugares más visibles. Sin embargo, y a pesar de todo ese enredo visual, todavía puede apreciarse la esencia que el Paseo pudo tener en otros tiempos, conjugando la frondosidad del arbolado con la calidad arquitectónica y monumental.

Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, el Plan Especial de Reforma Interior acomete algunas transformaciones de la realidad existente, acogiendo a esa voluntad de regeneración interna que implica la habilitación de espacios públicos para el desarrollo de la vida en sociedad. Esas transformaciones requieren en todo caso cuidados especiales: por un lado, determinadas características del espacio objeto del Plan, aconsejan el máximo respeto

hacia las mismas que garantice su protección y su conservación (sin introducir, por ejemplo, nuevos usos que entren en competencia con los existentes, ni nuevas edificaciones que pudieran ocasionar los mismos efectos). Y, por otro lado, para que la intervención sea eficaz, es necesario que el Plan actúe sobre la relación existente entre el espacio dedicado a la circulación rodada y el dedicado al paseo peatonal (tanto en los distintos tramos del eje, como en las plazas que lo articulan). Este último extremo, es decir, la intervención a efectos de compatibilizar ambas ideas y reducir gradualmente el volumen de vehículos, es el problema más controvertido y más delicado que ha tenido que ser estudiado en la elaboración del Plan. El cual, a pesar de señalar haber realizado una intervención renovadora y de no existir obligación de respeto alguno hacia algo que se hizo sin respeto de los mejores valores iniciales de ese espacio, ha sido y será objeto de críticas ante, en primer lugar el estudio de la desviación del tráfico durante la acometida de las obras que puede generar la sobresaturación de otros ejes existentes en la ciudad de Madrid; y, en segundo lugar, el estudio definitivo que se ha podido realizar del proyecto del Eje desde el punto de vista circulatorio, habiendo descartado vías alternativas, y que puedan continuar la mencionada sobresaturación.

### **3.2.- PLANTEAMIENTO GENERAL: Ámbito, entorno y antecedentes históricos.-**

El ámbito del Plan Especial, es decir, la superficie a la que se refiere, fue definitivamente acordado con los servicios técnicos del Ayuntamiento de Madrid, al formalizarse el encargo de redacción de dicho Plan, después de haber sufrido variaciones respecto al que figuraba en la bases del Concurso que tampoco coincidía con el correspondiente al Área de Planeamiento Remitido 03.03 (en adelante APR 03.03) del Plan General. Posteriormente ha sufrido alguna modificación por adición, decidida también por el Ayuntamiento de Madrid.

Así, el límite del ámbito por el norte bordea la plaza de Colón, discurriendo por la calle de Goya hasta su intersección con la calle Serrano, incorporando los Jardines del Descubrimiento al área de actuación. Se continúa por la calle de Serrano hacia el sur hasta llegar a la plaza de la Independencia, la cual se circunda hasta alcanzar la calle de Alfonso XII, que se recorrerá en la misma dirección, flanqueando el parque de El Retiro, hasta la Puerta del Ángel Caído. El límite se dirige hacia el sur para conectar con el tramo norte de la calle del Poeta Esteban Villegas. Se engloba la manzana de la Real Fábrica de Tapices y se

conecta posteriormente con el paseo de la Reina Cristina. Atravesada esta avenida, se penetra por la calle de Antonio Nebrija hasta las vallas que delimitan las vías de la Estación de Atocha. Aquí el ámbito asciende en sentido noroeste englobando los aparcamientos y traseras de los edificios de RENFE de la avenida de la Ciudad de Barcelona, llegando al encuentro con dicha avenida. Se rodea el acceso al intercambiador modal de transportes de Atocha, incorporando asimismo los espacios descubiertos de accesos, rampas y escaleras de la Estación (dejando fuera lo que es estrictamente el hangar y la parte edificada). De tal manera que se incluye también la parte descubierta de la cabecera de la Estación de Atocha (antiguo acceso), junto a la glorieta del Emperador Carlos V, para recoger el ámbito con los primeros números de la calle Méndez Álvaro, paseo de las Delicias y paseo de Santa María de la Cabeza. De vuelta en la ronda de Atocha, el ámbito se prolonga por la ronda de Valencia, hasta alcanzar la glorieta de Embajadores. Se incluye la manzana de la Fábrica de Tabacos (calles de Embajadores, Provisiones, Mesón de Paredes y Miguel Servet). De la Plaza de Embajadores, se retorna en dirección este hacia la glorieta del Emperador Carlos V. El ámbito incluye el conjunto del Centro Nacional de Arte Reina Sofía. En este punto se engloba la manzana del Ministerio de Administraciones Públicas, por las calles Santa Isabel y Santa Inés, hasta desembocar en la calle de Atocha. Seguidamente se asciende por la calle Atocha para, a continuación, descender por la acera oeste de la calle de Fúcar hasta su encuentro con la calle de Jesús. El ámbito se prolonga en esta misma dirección, atravesando la plaza de Jesús (junto a la Basílica de Jesús de Medinaceli), y siguiendo por la calle de Duque de Medinaceli, bordea el Hotel Palace. En la plaza de las Cortes, el límite discurre por la calle de Prado girando, de nuevo por la calle de Santa Catalina para retomar la carrera de San Jerónimo. Bordeando el Palacio del Congreso, se recorre la calle de Zorrilla hasta su cruce con la calle Marqués de Cubas, la cual recorre en dirección norte hasta alcanzar, por la espalda del edificio del Banco de España, la calle de Alcalá. Desde la calle de Prim se gira al este y se descende hacia el paseo de Recoletos. Una vez allí, el ámbito ascenderá por este paseo hasta encontrarse con el punto inicial, incluyendo previamente los primeros números de las calles de Almirante, Bárbara de Braganza y Génova.

Se trata de un espacio longitudinal (véase el plano que se incorpora como documento Anexo I), ligeramente descendente en sentido de Norte a Sur, (con una diferencia de veintisiete metros de desnivel entre la Plaza de Colón y el conjunto de Atocha) que se despliega alrededor de la sucesión de los paseos de Recoletos y del Prado. El espacio peatonal

es el resultado de la ordenación actual en bulevar, formado por dos aceras laterales contiguas a las fachadas, y una o dos medianas ajardinadas. Las aceras peatonales, en algunos tramos, no reúnen las condiciones para adecuarse a la demanda de uso, los espacios de mediana ajardinada presentan deficiencias de pavimentación y urbanización general, así como de continuidad. La accesibilidad se basa en el transporte público y privado de superficie que recorre la zona, en la proximidad de tres estaciones de Metro muy concurridas y en la situación sobre el eje de dos estaciones de ferrocarril. Dentro del ámbito del Plan se encuentran diez aparcamientos subterráneos y estacionamiento convencional regulado en superficie. Es destacable la presencia de un elevado número de autobuses privados que se destinan como transporte habitual de visitantes a los museos que se estacionan alrededor de éstos, en calles y plazas, extendiendo su ocupación a todo el ámbito del Plan con un notable impacto.

Resulta significativo, para entender los orígenes del Plan Especial de Reforma Interior objeto de Estudio, remontarse a la previsión contenida en el Plan General de 1.997 de Madrid, de una intervención sobre el área llamada Eje Recoletos-Prado, denominado Área de Planeamiento Remitido 03.03, al que se asigna carácter emblemático. El Plan General sugería, con carácter previo a la redacción del Plan Especial de Protección y Desarrollo (*en el que debía definirse la ordenación detallada*) la realización de un *Concurso Internacional de Ideas* a fin de conocer posibles propuestas alternativas. Este concurso fue convocado a partir del Pliego de Bases aprobado por el Ayuntamiento en octubre de 2.000, y tenía como fin último seleccionar el equipo redactor del Plan Especial Recoletos-Prado APR 03.03. El jurado emitió el fallo en febrero de 2.002, con el resultado de considerar ganadora la propuesta dirigida por Álvaro Siza Vieira. Como consecuencia del resultado del Concurso, el equipo ganador firmó el contrato para la redacción del Plan Especial Recoletos-Prado (APR 03.03), en septiembre de 2.002.

Dada la importancia que adjudica el Ayuntamiento de Madrid a la participación pública, ante la relevancia de este ámbito para la ciudad, una vez realizados los trabajos correspondientes al “*Avance de Ordenación del Plan Especial*”, y aunque no fuera un procedimiento obligado por la normativa, el Ayuntamiento realizó una exposición pública del avance desde el mes de mayo hasta finales de julio de 2.003. A partir de las 188 sugerencias aportadas como resultado de la participación en la fase de Avance, fue realizado el estudio y contestación de las mismas. A partir de la consideración de las sugerencias y con trabajos

complementarios, se perfiló el documento para su formación de cara a la realización de la aprobación inicial. La Junta de Gobierno aprobó inicialmente el documento y acordó su exposición al público en junio de 2.005. La exposición pública se realizó entre los días 1 de julio al 30 de septiembre de 2005, durante un periodo de tres meses. En este periodo de información pública, se realizaron 608 alegaciones, que unidas a las 188 sugerencias de la fase del Avance representa una participación pública plasmada en 796 actos formales de opinión y participación. La normativa urbanística prevé que los Planes se sometan a un proceso de información y participación ciudadana e institucional como medio para que todos los vecinos y entidades conozcan el contenido de la propuesta inicial, la estudien y opinen sobre ella, poniendo sobre la mesa distintas perspectivas, planteando cuestiones específicas o reclamando una nueva reflexión sobre algún aspecto concreto.

El Ayuntamiento ha examinado los resultados del proceso de participación pública e institucional y del debate ciudadano en torno a la propuesta inicial que se planteó. Este análisis se ha efectuado de una manera reflexiva, deteniendo el proceso del Plan, para tratar de atender todas las perspectivas advirtiendo de los intereses públicos generales, cuya tutela y garantía es, precisamente, la primera obligación de la Administración Pública. Como resultado de todo este procedimiento, se ha presentado el Plan Especial ante la autoridad ambiental, a fin de que la misma establezca el procedimiento de evaluación ambiental que haya de seguirse y, a continuación, proceda a su tramitación. Esta evaluación, a la cual el Plan Recoletos-Prado debe someterse por las especialidades del espacio que ordena, garantiza que todos los valores que componen el medio ambiente urbano de este ámbito, los de carácter natural, cultural o histórico, se van no sólo a preservar sino a potenciar y mejorar. En este sentido, el proyecto Eje Recoletos-Prado está actualmente estancado porque, como recogía la prensa el pasado día 18 de enero de 2.008, el Ayuntamiento no ha aportado la documentación que le ha exigido la Consejería de Medio Ambiente para dar luz verde a la remodelación (de acuerdo con las comunicaciones de la Comunidad de Madrid). Aparentemente, la Consejería remitió una solicitud el 30 de noviembre y, al no obtener respuesta, se les hizo un segundo “requerimiento” el 15 de enero. Y es que el Departamento de la Consejería de Medio Ambiente, ya advirtió que precisaba saber cuál será el impacto del proceso de obras sobre el tráfico, El Retiro y el Patrimonio Cultural; así como la contaminación de suelos en las inmediaciones de la estación de servicio ubicada en la Avenida Ciudad de Barcelona.

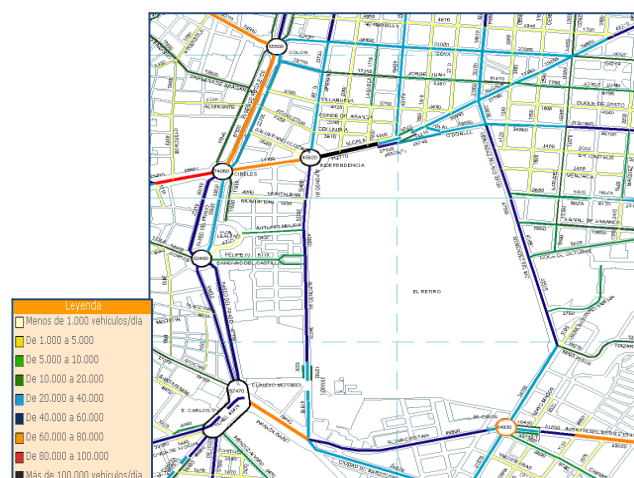
Una vez que se emita su pronunciamiento, y de acuerdo con el mismo, el Plan Especial se someterá a una información pública por plazo de dos meses Y desde la presentación de la nueva propuesta se pondrá en marcha un amplio proceso de difusión y participación que culminará con la nueva información pública. Tras este trámite de información pública, y una vez efectuado el pronunciamiento final por la autoridad ambiental, el Pleno del Ayuntamiento aprobará definitivamente el Plan Especial. Las previsiones del Ayuntamiento eran que esta aprobación definitiva se produjera en el verano de 2.008. Sin embargo tendrán que reorganizar el programa de trabajo ante los imprevistos formales y la situación financiera por la que pasa el Estado Español.

### **3.3.- CONFIGURACIÓN DE LA RED VIARIA EN LA ACTUALIDAD.-**

La red viaria en la ciudad de Madrid presta dos funciones fundamentales: sirve de canal de transporte en tanto que sirve al tráfico rodado y al no motorizado; y, al mismo tiempo, comunica zonas del territorio que, dependiendo de su proximidad, decreta el ámbito de influencia de las vías: interurbano/metropolitano; urbano; distrital o local. Esas mismas vías encontrarán, a su vez, una diferenciación cualitativa en otros parámetros como puede ser la velocidad de circulación por ellas o la distancia. El Plan Especial de Reforma Interior del Eje Recoletos Prado ha recogido, para decantarse por una de las alternativas que se barajaban en cuanto a la reordenación de aquél, el dato de Intensidad Media Diaria (en adelante IMD) del año 1.999. La categorización elaborada clasifica las vías en cuatro niveles: Metropolitano (se trata del nivel cuyas vías ostentan un volumen de tráfico por encima de los 110.000 vehículos al día, y generan mayor impacto ambiental en el medio urbano. En Madrid, concretamente, podría ejemplificarse la M-30, con una IMD de más de 250.000 vehículos). Urbano (nivel que se singulariza por compatibilizar la funcionalidad de canal de transporte para el tráfico rodado y de espacio libre para el peatón. El Urbano constituye las redes que articulan la ciudad en su conjunto, soportando tráficos urbanos y metropolitanos de larga distancia. A modo de ejemplo, aunque con diferentes IMD (cuya variación oscila entre 60.000 y 110.000 vehículos por día), podrían enunciarse: el Paseo del Prado, la Avenida Ciudad de Barcelona, el Paseo de Infanta Isabel, el Paseo de Reina Cristina, el Paseo de Santa María de la Cabeza, el Paseo de las Delicias, la calle Alfonso XII, la calle Alcalá, la calle Génova, la calle Goya, la calle Doctor Esquerdo, la Ronda de Valencia y la Ronda de Atocha). De distrito (en este nivel es donde se hacen más patentes los conflictos de usos, debido a que entorno a él se desarrolla la actividad de la ciudad. Su red viaria se encarga de distribuir los movimientos

urbanos, fundamentalmente entre distritos. El transporte colectivo adquiere una elevada densidad dentro de este nivel, al ubicarse dentro de sus márgenes importantes, núcleos de subida y bajada de viajeros. Lo cual no hace que sea incompatible con el tránsito peatonal. Las intensidades medias fluctúan entre 15.000 y 60.000 vehículos por día. Algunas vías pertenecientes a este nivel son: la calle Menéndez Pelayo, la calle Atocha, la Plaza de las Cortes, la calle Méndez Álvaro, la Carrera de San Jerónimo o la calle Jorge Juan). Local (el presente nivel destaca por ser el más extenso de los explicitados anteriormente. Ejerce como función la de soporte y acceso al tráfico rodado, al peatonal y a todas las actividades situadas en sus márgenes. Lo cual, complementa con su primordial cometido: servir de estacionamiento de los vehículos. Su IMD suele ser inferior a 15.000 vehículos al día, y como ejemplos puede mencionarse: la calle de Ibiza, la calle Antonio Maura o la calle Felipe IV).

Esta descripción de los cuatro niveles que conforma la red viaria, sirve para observar que estamos ante una estructura en forma de malla, donde los principales trazos tienen sentido Norte-Sur y Este-Oeste. Las avenidas que constituyen el nivel urbano constan de entre dos y seis carriles por sentido, cuyas secciones sufren variaciones en cuanto al número de carriles. Desde un punto de vista general, la máxima Intensidad Media Diaria, la podemos encontrar en el tramo de viario existente a lo largo de todo el Eje Recoletos-Prado: el cual, a pesar de ser muy variables, ostentan unos valores siempre superiores a los 110 mil vehículos al día. Como puede observarse en el Plano de la red viaria del año 2.006, los máximos tráfico se dan entre Atocha y Neptuno, donde se llegan a superar los 130 mil vehículos al día para ambos sentidos. Intensidad que se ve reducida en el tramo de Neptuno a Cibeles con 113 mil vehículos aproximadamente; para volver a incrementarse posteriormente desde Cibeles hacia el Norte con 120 mil vehículos día. Otras de las vías que soportan una gran intensidad de tráfico es la calle de Alcalá, entre Velázquez y la Puerta de Alcalá, con una IMD de 110 mil vehículos al día en ambos sentidos.





Respecto a la IMD que sufren las principales intersecciones ubicadas dentro del ámbito objeto de estudio (cuyos planos se adjuntan como Anexo II):

En primer lugar, por lo que respecta a la Plaza de Colón, es la intersección que mayores flujos ostenta: los que en sentido Norte suben por el Paseo de la Castellana, seguidos de los de sentido contrario, y de las entradas desde la calle Génova.

Por su parte esta última calle y la calle Goya principalmente, aportan tráfico que recoge el Paseo de la Castellana y de Recoletos como gran arteria de conexión. El grosor de las líneas del plano es proporcional al tráfico que representan.

La Plaza de la Independencia, por su parte, desde el punto de vista del tráfico, destaca por ser asimétrica, donde la unidireccionalidad de Serrano implica una estructuración del tráfico con el mismo sentido a ambos lados de la plaza. El flujo más potente tiene lugar en la calle Alcalá en sentido Este con más de 56 mil vehículos en 15 horas aforadas; seguido de las entradas desde la calle Serrano con más de 33 mil vehículos.

En tercer lugar, citar la Plaza de Cánovas del Castillo, donde los mayores flujos son los que en sentido Norte suben por el Paseo del Prado con cerca de 30 mil vehículos; y más de 35 mil en sentido Sur, donde los tráfico transversales son muy inferiores (resultando en definitiva muy desequilibrada desde el punto de vista del tráfico).

Por lo que respecta a la Glorieta del Emperador Carlos V, señalar que, al igual que la Plaza de la Independencia, es muy asimétrica: donde el flujo de tráfico más potente se produce en la calle Delicias y Méndez Álvaro en sentido Norte con más de 53 mil vehículos en 15 horas aforadas; seguido de las entradas desde el Paseo del Prado con más de 44 mil e Infanta Isabel con más de 33 mil vehículos.

Hoy en día, el Ayuntamiento de Madrid regula todas las intersecciones semafóricas por medio de un centro de control automatizado, con regulación variable en función de la variación del tráfico, detectada por sensores. Lo cual no puede evitar congestiones y atascos en horas punta. Siendo la fuente fundamental de conflicto la interferencia de los flujos de tráfico rodado, con el tránsito de peatones (los cuales no llegan a encontrar circuitos continuos y definidos por los que poder caminar).

### **3.4.- CONFIGURACIÓN DE LA RED VIARIA PLANIFICADA.-**

Reparando en los objetivos y bs criterios anteriormente expuestos que persigue el Plan Especial objeto de estudio, se han planteado las siguientes medidas relativas a la circulación rodada y al tráfico peatonal (que van íntimamente relacionados):

Transporte privado.- 1) Supresión de un carril de circulación en cada sentido en el Eje Plaza de Cibeles-Plaza de Atocha. 2) Reordenación de las Glorietas de Colón, Cibeles, Neptuno y Embajadores. 3) Previsión de un área de “templado de tráfico” en la zona delimitada por las calles Alfonso XII, Ruiz de Alarcón, Antonio Maura y Casado del Alisal. 4) Creación de un área enterrada de distribución de tráficos en la intersección de la calle de Alfonso XII con el Paseo de Infanta Isabel y la Avenida Ciudad de Barcelona, basada en la prolongación del paso inferior entre el primer Paseo y la Ronda de Atocha, con traslado de las bocas de entrada y salida a zonas de menor impacto ambiental. 5) Ampliación a cuatro carriles del túnel de Alfonso XII en ambas direcciones, y prolongación longitudinal del mismo hasta el nuevo distribuidor subterráneo de tráfico. 6) Reordenación de los sentidos de circulación del área, especialmente en la Avenida Ciudad de Barcelona y el Paseo de la Reina María Cristina, que se disponen con sentido único.

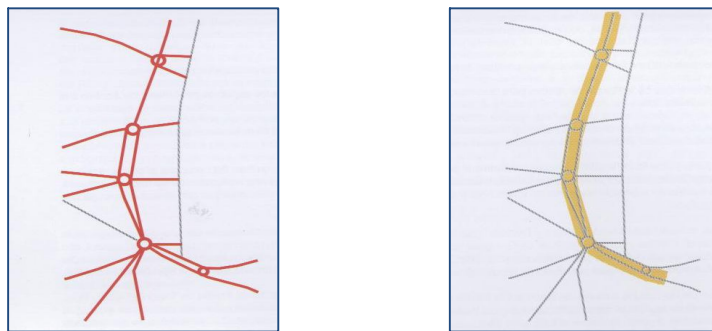
Tráfico Peatonal.- 1) Recuperación actualizada del Salón y del Paseo del Prado. 2) Ampliación de la acera oriental entre Colón y Cibeles. 3) Ampliación de la acera colindante al Museo Thyssen desde la Plaza de Cibeles hasta la Glorieta de Carlos V. 4) Peatonalización de la Cuesta de Moyano. 5) Conversión en bulevar de dos tramos de la calle de Alfonso XII sobre el túnel prolongado. 6) Protagonismo peatonal en el área mencionada de “templado de tráfico”, integradora de los edificios que constituirán en conjunto el Museo del Prado, con la supresión de aparcamiento en superficie y acceso restringido a vehículos de residentes y servicios. 7) Aumento de los pasos de peatones en el Eje Plaza de Cibeles-Plaza de Atocha.

Transporte colectivo.- Potenciación del Eje del Prado por medio de plataformas reservadas para el transporte público que den continuidad al Eje de la Castellana.

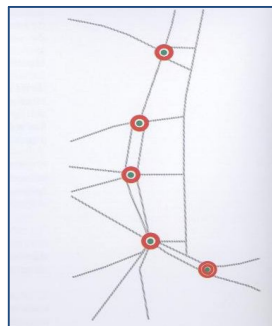
Área de Tráfico Templado.- Esta medida tiene como finalidad la eliminación del tráfico de paso, el aparcamiento en superficie y, en consecuencia, potenciará únicamente el acceso para residentes y vehículos de servicio. Como compensación a la supresión del

aparcamiento en superficie, se está estudiando la posibilidad de instaurar un aparcamiento de residentes en la calle Alfonso XII que podría ser mixto.

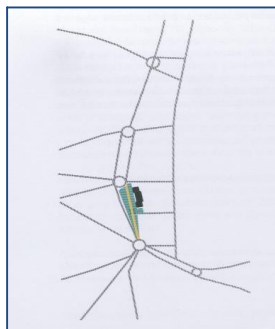
El inicio de las decisiones mencionadas se encuentra en haber contrapuesto la situación en la que se encuentra actualmente la organización de la circulación rodada en el Eje Recoletos-Prado, por una parte, con la imagen de un gran paseo peatonal arbolado (tal y como describen los dos esquemas adjuntos a continuación: la figura de la izquierda refleja la disposición actual, mientras que la figura de la derecha revela un gran paseo peatonal en todo el Eje).



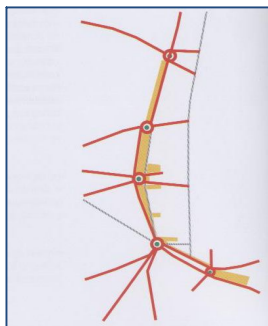
Tal posibilidad se hacía inviable debido, fundamentalmente, a la intensidad y al flujo de vehículos que acoge el Eje, y que hacía imposible poder eliminar la circulación rodada que lo recorre; así como por la presencia de las intersecciones que lo componen. Los cuales, a su vez, sirven como canalizadores de importantes flujos transversales imposibles también de poder ser suplantados. Debido a este último extremo los planificadores se plantearon la alternativa de poder adecuar el tratamiento de las intersecciones al resto de objetivos, manteniendo una cierta imagen serial a lo largo del Eje, y contrarrestando la fragmentación de éste. Este planteamiento, a pesar de ser descartado, sí ha servido para la reconversión a origen de la Plaza de Colón situándola en el centro del Eje, en el esquema definitivo.



La idea se fue perfilando, pasando por la conveniencia de suprimir la calzada de circulación rodada que pasa actualmente por delante del Museo del Prado y b separa del Paseo; y corta en dos el conjunto de las Cuatro Fuentes de la Fama, que quedan separadas dos a dos. En el esquema izquierdo adjunto se puede apreciar representado en color amarillo un área peatonal frente al Museo del Prado. A continuación se estudió ampliar la estrategia anterior hacia el Norte, enlazando dicha área ambiental con la correspondiente al Salón del Prado, del cual habría que suprimir también la calzada oriental de circulación rodada, para asegurar de la manera más armoniosa posible, la máxima continuidad entre ambas. Se puede apreciar la idea de localizar lateralmente la circulación rodada en el esquema derecho adjunto.



Sin embargo, y a pesar de poder convertirse en un motivo de saturación de la circulación, sobretudo con la supresión de varios carriles por sentido, la idea de concentrar toda la circulación exclusivamente en uno de los laterales, a lo largo del paseo y del Salón del Prado (entre la Plaza de Cibeles y la Plaza de Atocha) persistió hasta la actual planificación. Complementándose con el mantenimiento del tramo del Paseo de Recoletos, por un extremo, y la recuperación del bulevar del Paseo de María Cristina, por el otro. De acuerdo con la siguiente figura se puede apreciar el esquema definitivo de la propuesta.



Una vez expuesta de manera muy esquemática los diferentes pasos que se han ido dando para perfilar definitivamente una idea de proyecto, y con la idea de poder diseñar la

reducción de la intensidad de tráfico actualmente existente en el Eje Recoletos-Prado entre Cibeles y Atocha; asegurar la permeabilidad entre las zonas norte y sur a través del Eje citado, y de otros como el de Alfonso XII y Menéndez Pelayo; subordinar de manera prudente la fluidez de la circulación rodada a la calidad ambiental, reduciendo la velocidad y dando prioridad a los aspectos formales y estéticos sobre los funcionales; e incrementar el paseo peatonal reduciendo la circulación rodada, resulta fundamental definir varias alternativas en cuanto a materia circulatoria. En este sentido, existirían dos grupos de alternativas: por un lado, las que tratan de manera general la capacidad de las principales vías, con propuestas que buscan directamente los objetivos marcados (denominadas “Alternativas de Actuación”); y por otro, las denominadas “Medidas de mejora propuestas”, que están basadas en reestructuraciones del entorno urbano (como por ejemplo la modificación del número de carriles, la reordenación de los sentidos de circulación o la reorganización de las intersecciones), y tienen como finalidad la de completar y mejorar al primer grupo de alternativas.

Partiendo de la propuesta finalista expuesta anteriormente basada en la reducción de la capacidad del Eje Recoletos-Prado, y en la reubicación de los carriles de circulación en sentido Atocha-Cibeles junto a los carriles de sentido contrario, dentro del paquete de “Alternativas de Actuación” podemos encontrar:

1.- Alternativa 1.- 4 + 4 carriles.- Amparada en una estructura del Paseo Recoletos-Prado con cuatro carriles por sentido, tres para el vehículo privado y un carril bus con plataforma reservada o semi-reservada; suplementada con la peatonalización de la Cuesta de Claudio Moyano.

2.- Alternativa 2.- 3 + 3 carriles.- Alternativa un poco más agresiva que la anterior desde el punto de vista del tráfico. Donde se plantea una vía de dos carriles para el transporte privado por sentido y uno de transporte público también por sentido. Acompañada, a su vez, de la peatonalización de la Cuesta de Claudio Moyano.

3.- Alternativa 3.- 4 + 3 carriles- Medida intermedia, donde no se llegan a reducciones tan drásticas en cuanto a la limitación de capacidad o la búsqueda de caminos alternativos al Eje Recoletos-Prado, acompañándose de medidas de mejora para el transporte público. La presente alternativa propone tres carriles en el Paseo Recoletos-Prado en sentido

Atocha-Cibeles para el tráfico privado, contrarrestado con dos carriles en sentido Cibeles-Atocha; un carril reservado o semi-reservado para el transporte público en cada sentido (donde se plantea la posible desviación del carril bus en sentido Atocha-Cibeles por la vía de servicio que forma la Plaza de la Lealtad con su respectivo cambio de sentido); y ampliación de un cuarto carril para el transporte privado en la calle Alfonso XII, en sentido Plaza de la Independencia-Atocha, para suplir la pérdida de capacidad que sufriría el Eje Recoletos-Prado. Y finalmente, llevaría aparejada la peatonalización de la Cuesta de Claudio Moyano.

Esta última alternativa ha sido considerada como la más adecuada de entre las analizadas, para llevar a cabo de manera más eficaz posible los objetivos planteados anteriormente. Plantea mantener prácticamente constante, a lo largo de todo el área de estudio, la superficie dedicada a viario de automóviles así como el número total de carriles existente en la actualidad, a través de dos efectos básicos: por un lado, mantener el Eje Recoletos-Prado como un eje de conexión Norte-Sur; y por otro, desplazar buena parte de la carga que soporta esta vía hacia ejes paralelos que puedan realizar esa misma función de manera semejante (tramo Serrano-Alfonso XII, por ejemplo). Y también plantea, a su vez, reordenar y ampliar el área peatonal del Eje, intensificando y promoviendo su uso.

En los estudios de micro y macro simulación de tráfico realizados a nivel general dentro de la ciudad de Madrid, y pormenorizadamente en el Eje objeto de estudio (a través del simulador EMME/2), la Alternativa 3: *4 + 3 carriles* ha destacado por ser la propuesta que fomentará la reducción del tráfico de entre el 20 % en sentido Norte (cuatro carriles) y el 40 % en sentido Sur (tres carriles). Y sobretodo frente a las otras alternativas, como la Alternativa 1.- *4 + 4 carriles* (que reducirá en un 20 y un 12 % respectivamente por sentidos): que resultan insuficientes respecto a los objetivos marcados. O como la Alternativa 2.- *3 + 3 carriles* (que consigue una reducción de en torno al 50 % para el sentido Norte y 35 % para el sentido Sur): reducciones que actualmente son inviables por la necesidad de conexión Norte-Sur de Madrid.

Los índices de congestión en hora punta se considera que serán muy similares respecto a los actuales, obteniéndose, por el contrario, una cierta mejoría percibida por el usuario del entorno. Se reduce el número de viajes en el Eje, trasladándose a vías alternativas como Alfonso XII, en la que se prevé un incremento de tráfico de en torno al 10 % en sentido Norte, y al 30 % en sentido Sur (justificado incremento en cualquier caso con la ampliación de un

carril en sentido Sur). Y Menéndez Pelayo que sufre incrementos de en torno al 5 y el 15 % del tráfico. Los tiempos medios de parada sufren una disminución del 12 % respecto a la situación actual: los vehículos se verán obligados a detenerse en menor número de ocasiones, aunque cuando lo hagan, lo harán por más tiempo.

Dentro del análisis de las diferentes alternativas, se ha de aclarar porqué, según los promotores del Plan, no se ha optado por el soterramiento del tráfico, justificándolo de manera técnica y funcional: en primer lugar, porque las cotas de rasante de túnel serían demasiado profundas (- 20 metros) bajo la Línea 1 de Metro durante gran parte de su trazado; ello conllevaría largas longitudes en túnel debidas a las grandes prolongaciones de las entradas y salidas (en torno a 2.000 metros); las intersecciones subterráneas semaforizadas que se tendrían que implantar tendrían reducidos radios de giro; asimismo los niveles de seguridad serían bajos, debiendo acometer instalaciones contra incendios y de ventilación muy complejos; la coordinación del tráfico en superficie durante los períodos de obra sería muy difícil; y finalmente, debido a que los costes de construcción serían demasiado elevados.

El análisis por tramos quedaría de la siguiente manera (se adjuntan como Anexo III dos planos de cómo está la situación actualmente desde el punto de vista del número de carriles, y cómo quedará tras la reforma):

En el tramo del Paseo del Prado entre Neptuno y Atocha, se pasa de los 10 carriles actuales (carril bus + 4 carriles, de bajada y 4 carriles + carril bus, de subida) a 5 (carril bus + 2 carriles, de bajada y 2 carriles de subida) + 1 carril (bus, subida). Los cinco carriles quedarán en la zona oeste, donde ahora están los carriles de bajada, y el de bus de subida discurrirá por la parte cercana al Museo del Prado.

En el tramo del Paseo de Recoletos, entre Colón y Cibeles, se pasa de los 12 carriles actuales (2 carriles + carril bus + 3 carriles, de bajada y 3 carriles + 2 carriles + carril bus, de subida), a 11 carriles (2 carriles + carril bus + 2 carriles, de bajada y 3 carriles + 2 carriles + carril bus, de subida), es decir se suprime uno de los carriles de bajada.

En el tramo del Paseo del Prado, entre Cibeles y Neptuno, se pasa de los 10 carriles actuales (carril bus + 3 carriles, de bajada y carril bus + 4 carriles + carril bus, de subida), a 5 carriles (carril bus + 2 carriles, de bajada y 2 carriles de subida) + 1 carril (bus, subida). Los tres carriles de bajada quedarán en la zona oeste, donde ahora están los 4 carriles de bajada, y

los dos de subida se situarán en la zona actualmente ajardinada (respetando el arbolado). El de autobús de subida se realizará en la zona opuesta, por el Salón del Prado.

De manera muy abreviada se va a proceder a hacer una descripción de diferentes zonas emblemáticas del Eje:

Respecto a la Plaza de Colón, se propone la definición de una glorieta central, que permita una optimización en el desarrollo del tráfico en la Plaza. Así como la recuperación de la disposición original del monumento a Colón al entro de la plaza corrigiendo el desplazamiento del monumento y la primacía concedida actualmente al tráfico de paso. Con esta reordenación se permite dar continuidad a los 8 carriles centrales del Paseo de la Castellana, que bifurcan al desembocar en la Plaza, rodeando la glorieta elíptica. La recuperación de su carácter de plaza monumental se completa con un recorrido peatonal perimetral en superficie, la reforma que se propone de la plaza, reorganizando visual y funcionalmente todo el frente actual de la misma, mediante una nueva disposición de la acera y de la balconada existente. En esta misma línea, y con el fin de sacar a la superficie el Centro Cultural de la Villa, dotación municipal cultural de notable importancia, pero que hoy es minusvalorada en parte por su ubicación, se propone disponer, sobre el lugar aproximado que ocupó uno de los pabellones que formaban parte de la antigua Casa de la Moneda, un volumen edificado que se conecta, a través de un pórtico abierto, con otro situado en el otro extremo de la Plaza. El acceso al Centro Cultural se realizará mediante una plaza enterrada a la cota en que hoy se desarrolla la circulación peatonal bajo la cascada existente.



En cuanto al Paseo de Recoletos, es importante destacar el ensanchamiento de su acera oriental, claramente insuficiente ahora en toda su longitud, pero especialmente en su extremo sur, donde se sitúan varias paradas de autobuses. Ello es posible, a expensas del pequeño



paseo contenido en el bulevar que separa la calzada oriental de la central, que actualmente tiene escaso uso peatonal y, en cambio, suele usarse como indebido aparcamiento de automóviles y motocicletas. Además de la regularización del mobiliario urbano actual y de los pavimentos existentes a lo largo del Paseo, se plantea un uso cultural, todavía indeterminado, para el antiguo palacio del Marqués de Salamanca, incorporando así un contenedor de valores arquitectónicos importantes al conjunto ya existente en el área. Mediante la oportuna señalización, y un adecuado trazado de la pavimentación, se pretende restringir el área delimitada por las calles de Alcalá, Plaza de la Independencia, Serrano, Villanueva y Paseo de Recoletos, al tráfico rodado de paso, reservándola únicamente para residentes.



De la Plaza de Cibeles cabría destacar, su tratamiento sin mover la fuente de su sitio. Se plantea como una operación de recuperación formal, del espacio configurado en planta por los dos arcos de círculo que lo forman. Se propone la integración peatonal redefiniendo los límites del espacio dedicado a la circulación rodada, ensanchando las aceras y acentuando el dibujo de los bordes por el refuerzo y aumento de los espacios peatonales, que forman a todo su alrededor un anillo para el recorrido peatonal. Se han creado 4 zonas de retención bastante amplias, entorno a la Plaza, prestando hasta 7 carriles en la zona de espera ante el movimiento de Alcalá hacia el Este. Se ha proyectado suprimir el pedestal del grupo escultórico para apoyarlo nuevamente en el nivel del suelo, aumentando por consiguiente la superficie pavimentada que actúa como anillo protector.



En el tramo comprendido entre la Plaza de Cibeles y la de Plaza de Cánovas del Castillo (popularmente llamada de Neptuno), se propone el ensanchamiento de la acera occidental, muy insuficiente hoy, especialmente en su extremo Sur, ante el Museo Thyssen Bornemisza, pasando de 3,00 m a 7,00 m. Delante de éste, se propone la creación de un ancho paso peatonal, que lo una al paseo central, realizado con las características de ejecución material que se han señalado antes, con las cuales aparece la acera cruzando la calzada. Para el paseo central, se plantea, la recuperación del “*Salón del Prado*”. Para ello, se concentra la mayor parte de la circulación rodada en el lado occidental (que posteriormente se tratará exhaustivamente). Esto hace posible la creación de un verdadero salón, aumentando de modo importante el espacio de paseo y estancia peatonales. A pesar de tratarse de una propuesta coherente con la forma de utilización de ese espacio en un periodo histórico intermedio entre su creación y la situación actual, en el tiempo en que discurría por ese lado y entre Atocha y Cibeles, la llamada calle de Trajineros, como se examinará a continuación puede plantearse alguna alternativa a esa disposición planificada. Esta calle, antiguamente, con su tranvía, dejaba el espacio situado al Este con todas las posibilidades de ser utilizado como paseo, a salvo de la circulación de paso. La actuación sobre este espacio se completa con la propuesta de construcción de un nuevo aparcamiento subterráneo para automóviles bajo la Plaza de la Lealtad. Se dispone en forma de herradura, para aprovechar el espacio que queda entre la edificación que rodea y configura a la plaza, y el jardín circular central, provisto de grandes ejemplares arbóreos. Este aparcamiento pretende aumentar la dotación en el área como solución a las necesidades detectadas.



Se rectifica la forma de la Plaza de Neptuno, redefiniendo su contorno con un importante anillo peatonal, como en el caso de Cibeles. Aquí se repite la misma organización lateral y unificada, anteriormente descrita para el tramo Neptuno - Cibeles, suprimiendo el

actual bulvar central entre orrrientes de tráfico. Sin embargo se han propuesto modificaciones de los actuales sentidos de circulación en algunas calles que desembocan en la Plaza. Este es el caso de la calle Antonio Maura, que se propone invertir el sentido de circulación en su embocadura en la Plaza; y de la calle Felipe IV, que se plantea de doble sentido de circulación, al estar ordenada con un único sentido en la actualidad. Se crean 3 zonas de parada de vehículos en torno a la glorieta: desde las que se permite acceder desde el Eje Recoletos-Prado a las calles de Antonio Maura, Felipe IV y Carrera de San Jerónimo, coordinando las fases semafóricas para permitir todos los movimientos compatibles.



Por lo que se refiere al Paseo del Prado, se dedica todo el espacio que se obtiene al reducir la superficie dedicada a viario rodado, a un verdadero Paseo integrando el espacio dedicado al carril bus, hasta Neptuno. El frente del Museo del Prado y el Jardín Botánico tienen en este caso un tratamiento diferente al del Salón para recuperar una semejanza con la imagen que muestra la iconografía histórica. Las cuatro Fuentes de la Fama, hoy separadas dos a dos por una calzada de tráfico, se ha propuesto que vuelvan a integrarse en un sólo conjunto, tal como fueron concebidas y estuvieron durante mucho tiempo, adornando el paseo peatonal y jugando nuevamente el papel de rótula, en la articulación de la continuidad, peatonal de la Plaza de Murillo con la de Platerías, enlazados con uno de esos pasos de peatones que, concebidos como aceras, cruzan las calzadas. Desaparecen los carriles de circulación frente al museo, que sólo mantendrá la plataforma reservada para los autobuses ecológicos que atraviesen la zona; mientras que el resto de la circulación estará en el lado oeste de la calle, al otro lado del bulvar.



Finalmente, por lo que se refiere a la Glorieta del Emperador Carlos V (más conocida por Atocha), se propone una definición formal y un diseño diferente de sus elementos. El desplazamiento, dimensionado y nueva configuración de la isla circular central, en la cual se propone la instalación de la original Fuente de la Alcachofa (que actualmente se encuentra en el parque del Retiro y fue proyectada por Ventura Rodríguez como las de Cibeles y Neptuno), retirando la copia actualmente allí instalada, busca una continuidad de tratamiento con la secuencia de las plazas anteriores del eje, y con la nueva forma de la glorieta situada en la salida actual de la Estación de Atocha. Con la reordenación de este ámbito, así como con el resto de intersecciones, se conseguirá unidad del conjunto. Esto permite una mayor integración de ese espacio con dicho eje, al conseguirse un ensanchamiento de la acera oriental del mismo y su total continuidad peatonal, ya que allí confluye la Cuesta de Claudio Moyano, cuya peatonalización total forma parte de la propuesta. Esa nueva disposición de la Glorieta de Carlos V hace posible prolongar el Eje Recoletos-Prado hacia el Sudeste, gracias al ensanchamiento, de la acera, que continúa sin interrupción y pasa por delante del Ministerio de Agricultura y el Museo Etnográfico. La Glorieta presenta 3 zonas de retención ante las fases semafóricas, prácticamente iguales a las presentes en la situación actual. Se adecúan las aceras existentes y se eliminan o modifican las isletas que encauzan el tráfico en la nueva ordenación del Paseo del Prado con los 3 carriles de circulación hacia Carlos V y los 4 de subida hacia la Plaza de Cánovas del Castillo.





El presente análisis, culmina con la prolongación este del Eje. Se ha propuesto la supresión de la estación de servicio y gasolinera allí existente. La operación de eliminación del Colegio que está situado entre la Avenida de la Ciudad de Barcelona y el Paseo de la Reina María Cristina, prevista en el Plan General vigente, permite ampliar el jardín por el Sudeste, terminando en el singular edificio del Panteón de Hombres Ilustres, una vez liberada su torre campanario del obstáculo que representan los edificios del colegio que hoy la ocultan. Esta prolongación del Eje Recoletos-Prado, que se remite a posterior a planeamiento mediante la tramitación de planes especiales, implica también, un tratamiento medido y cuidadoso de transformación cualificadora, especialmente en la ladera del Cerrillo de San Blas. Para ello, se han proyectado muros de contención y nuevas piezas arquitectónicas, cuyos volúmenes se pueden integrar en una construcción con sucesión de plataformas, como miradores en su plano superior. Se complementa con la posibilidad de eliminar el edificio del gobierno militar, para el traslado del mismo y su sustitución por edificación destinada a equipamiento básico. Todo ello en función de los preceptivos convenios previos que pudieran firmar con las Administraciones implicadas.



#### **4.- PROPUESTA DE ORDENACIÓN DEL “SALÓN DEL PRADO”.-**

Como propuesta de ordenación, quisiera aportar alguna solución que considere fundamental en el ramal ubicado dentro de lo que se ha planificado como el nuevo Salón del Prado: concretamente el tramo comprendido entre la Plaza de Cánovas del Castillo (popularmente llamada de Neptuno) y la Plaza de Cibeles. Si se ha reiterado en numerosas ocasiones que pasear actualmente por el viejo Salón del Prado es hacerlo por un espacio discontinuo en el que el peatón encuentra dificultad para relacionar elementos que conviven dentro de un mismo entorno y que es utilizado más bien como una vía de tráfico de alta

intensidad; el Plan Especial, es cierto que da un tratamiento unitario al entorno y se esfuerza por dotar de carácter cultural a esta arteria en la que a lo largo de todo su recorrido se encuentran tres de los museos más importantes del mundo; sin embargo ha de insertar la vida en todos y cada uno de los elementos que conforman ese espacio que han pasado a un segundo plano en algunos casos, o a ser borrados del paisaje urbano, en otros. Así, no solo con la ordenación planificada para esa parte del Salón del Prado, no se consigue tal fin, sino que no se han tenido en cuenta factores exógenos como por ejemplo que en la Plaza de la Lealtad, se haya el Hotel Ritz: y que cuando se aloja algún dignatario extranjero, los vehículos oficiales se alinean en doble y triple fila alrededor del Hotel: lo cual imposibilitaría la circulación rodada alrededor de la Plaza.

Esta parte propone soterrar la circulación rodada para vehículos privados tanto en sentido Norte, como en sentido Sur, **únicamente en el tramo** comprendido entre la Plaza de Cánovas del Castillo y la Plaza de Cibeles (lo que supondría el entierro de un pequeño tramo de menos de un kilómetro de distancia). Descartada la idea de un túnel de 6 kilómetros que atravesara todo el Eje, como consecuencia de las causas mencionadas con anterioridad en el presente trabajo, y debido a los impactos que generarían las rampas de entrada y de salida sobre la Plaza de Cánovas del Castillo, Cibeles o la Glorieta del Emperador Carlos V, la idea de ocultar el tráfico exclusivamente en ese recorrido, considero que sería una buena propuesta ya que: en primer lugar, no se debería hacer a la profundidad de 20 metros como para el planteado inicialmente (puesto que en este caso se tendría que tener en cuenta únicamente la línea de cercanías que llega hasta la Estación de Chamartín, desde la Estación de Atocha, que atraviesa el Paseo de Recoletos y Nuevos Ministerios; y no ya la Línea 1 de Metro). En segundo lugar, no es preciso destrozar ningún jardín que quede en la superficie de la vía soterrada para poder implantar respiraderos o salidas de humo, debido a que se entiende que en una distancia como la descrita, no se haría necesaria la ventilación que precisaría un túnel de 6 kilómetros de longitud. A su vez, cuando se iniciaron los planteamientos para planificar el soterramiento que finalmente fue descartado, el director de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, señaló que “históricamente la zona del Prado estaba atravesada por aguas de escorrentía y otras corrientes subterráneas”. Aguas que, siguiendo en el subsuelo, eran objeto de preocupación ante el enterramiento por si hacían demorar las obras más allá del plazo que pudieran llegar a marcarse. Planteamiento que se puede contrarrestar con una planificación ordenada del tráfico durante el período de las obras, planeando el mismo sobre

el terreno de la misma manera que se ha planificado en el Proyecto de Álvaro Siza: ya que permitiría trabajar en el subsuelo a lo largo de todo el bulvar, y poder realizar el túnel. Y, finalmente, desde un punto de vista medioambiental, al igual que con la anterior valoración, los efectos sobre el arbolado del bulvar y de los residuos, no es asimilable al planteamiento inicial del soterramiento de 6 kilómetros. Quizás sería, a efectos medioambientales, culturales y de calidad de vida, más oportuno realizar esas obras de aproximadamente un kilómetro a fin de obtener el espacio que quedaría en la superficie para devolvérsela al ciudadano, que mantener en la superficie la circulación, reduciendo el número de carriles, y conseguir una sobresaturación, no solamente de ese tramo, sino de Ejes contiguos al mismo.

Manteniendo **en ese tramo solamente**, el mismo número de carriles que el existente en la actualidad (lo cual haría que la idea del cuarto carril planeado para la calle Alfonso XII sentido sur, fuera automáticamente descartada), pero estableciendo límites de velocidad a 50 kilómetros por hora controlados por radares, y controles semafóricos en las salidas del túnel, esa obra tendría que venir acompañada de una reordenación de los giros en la calle Alfonso XII y de las calles adyacentes a la Plaza de la Lealtad. Calles y Plaza en la que se insertaría un modelo de tráfico templado similar al implantado en el Barrio de las Letras (y más concretamente en la Plaza de Santa Ana) en el cual: exclusivamente residentes, vehículos de carga y descarga, clientes del Hotel Ritz o personal autorizado (por ejemplo empleados de la Bolsa de Madrid) podrían transitar por las mismas con vehículo privado. Por su parte, propondría, como ya se está estudiando implantar, un aparcamiento subterráneo bajo la Plaza de la Lealtad para autobuses de turistas, como consecuencia de su localización estratégica en un punto intermedio entre Museos (Museo del Prado, Caixa Forum, el Museo Thyssen-Bornemisza) y edificios o monumentos tan emblemáticos como la Real Casa de Correos o la Puerta de Alcalá. Finalmente, cabría añadir que, alrededor de la Plaza de la Lealtad, se propone crear además de un carril especial por el que circunden autobuses, un intercambiador que pueda unir diferentes líneas (debido, nuevamente, a su localización estratégica). Se adjunta con Anexo IV un plano con la propuesta de la nueva ordenación.

Con esta propuesta se conseguiría devolver la continuidad que antaño pudo tener el Salón del Prado, recuperar y mejorar los valores culturales, paisajísticos y ambientales del Eje cultural Recoletos-Prado, minimizando el impacto del exceso de circulación rodada para rescatar la identidad histórica de este espacio y dar prioridad al peatón.

## **5.- CONCLUSIONES.-**

A sabiendas de la riqueza cultural que encierra el ámbito de referencia, su elevado nivel de calidad medioambiental, y su valor emblemático, resulta esencial, a fin de formular cualquier tipo de crítica, plantear dentro de los cuatro grandes objetivos que persigue el Plan para proteger, potenciar y desarrollar el Eje Recoletos-Prado, el que se estima más relevante: “Recuperar, mejorar y potenciar los valores ambientales y paisajísticos del área, mediante la ampliación y racionalización del uso de las zonas verdes; la apertura de visuales y perspectivas nuevas y ocultas; la eliminación de impactos ambientales negativos, producidos por una edificación inadecuada, exceso de circulación rodada y presencia de contaminación sonora y atmosférica; y la consecución de un mayor protagonismo del peatón en el desarrollo de la vida urbana”. Desde mi punto de vista, partiendo de los objetivos marcados por el Plan y de las constantes alusiones, por parte del Ayuntamiento de Madrid, a crear una ciudad sostenible, favoreciendo medios de transporte menos agresivos, el modelo de movilidad tendría que haber sido planteado desde otra perspectiva. Es decir, o habiendo sacado la controversia más polémica (Transporte Privado) fuera de la figura del Plan Especial: haciendo una remisión en el mismo a que su desarrollo se realizaría en un momento posterior mediante un Plan de Movilidad o Estudio de Tráfico de la Villa de Madrid, cuando fuere aprobado el Planeamiento Especial inicialmente. O bien mediante un estudio de tráfico aún más pormenorizado y exhaustivo al realizado dentro del Plan Especial: habiendo consensuado los parámetros más relevantes de determinados tramos del Eje y/o habiendo sometido a consulta popular diferentes alternativas a la planificada, en donde los ciudadanos pudieran haber tenido la libertad de elegir sin dejarles abocados a la congestión circulatoria (así como propuestas de desviación de tráfico durante el período de obras). En definitiva, resulta esencial atender a la realidad existente de que el Eje Recoletos Prado es un eje vertebrador; y antes de redactar un Plan Especial que incumba a un ámbito como el referenciado, saber por dónde irá el tráfico, de qué manera se podrá diversificar y qué medidas se aplicarán para reducir el impacto.

Aunque bien es cierto que en el Proyecto se contempla una disminución del tráfico privado motorizado por el Eje en cuestión, suprimiendo carriles entre las plazas de Atocha y Cibeles; esa eliminación, se compensa aumentando los existentes en la calle Alfonso XII. Si a esto añadimos que se mantiene el número de carriles entre las plazas de Cibeles y Colón en sentido Norte, lo que se hace realmente es desplazar la intensidad del tráfico, sin promocionar



en modo alguno la reducción real del tráfico privado motorizado en la zona objeto de la reforma. Es cierto que en el análisis que aparece en la memoria del proyecto se afirma que: *“... el Eje Castellana Recoletos Prado, que sigue soportando altas intensidades, como consecuencia de su notable papel funcional, dentro de la estructura de la ciudad”, “...la intención de rescatar parte de los valores perdidos, potenciar el papel social, cultural, monumental y ambiental entra en contradicción con el importante papel funcional que hemos dicho que desempeña actualmente ese espacio, por su alta intensidad circulatoria y por la gran superficie que ésta requiere”*; sin embargo el tráfico que sufre esta zona, como otras muchas, es debido a que durante demasiado tiempo se ha planificado la Villa de Madrid de acuerdo a las necesidades del coche y no atendiendo a las necesidades y a la calidad de vida que merece toda la población. Este es el problema que, a mi entender, implica que las actuaciones deban encaminarse a cambiar el modelo de movilidad y no a trasladar los problemas a otros ámbitos delimitados.

Como complemento a lo anteriormente mencionado, el Ayuntamiento de Madrid ha conectado su propuesta de actuación en el Eje Recoletos Prado con la reciente ampliación de la M-30: cuando una actuación que pretende reducir el tráfico se ve acompañada (en este caso precedida, con la ampliación de la M-30) por un aumento de la capacidad en rutas alternativas, no se produce el efecto que con la “evaporación del tráfico” (entendiendo por ésta la reducción del tráfico disminuyendo el número o la capacidad de los viales) se trata de perseguir. Es decir, al restringir la capacidad para absorber automóviles del Eje Recoletos Prado, el efecto de reducción del tráfico solo será de orden local, pues los usuarios se trasladarán a las vías alternativas (la calle Alfonso XII, la calle Serrano, la Avda. Menéndez Pelayo y la ampliada M-30). Alternativas que ya, de por sí, sufren saturación en horas puntas que hacen inviable la circulación fluida, y que acusarán el impacto de la distribución planeada del tráfico rodado.

La propuesta de la alternativa 4+3 carriles en el Eje Recoletos-Prado, considera el tráfico de paso actual y lo ordena (un 19 % menos) y/o lo desvía por Alfonso XII y Menéndez Álvaro. Pero no estima lo que ocurrirá con la prolongación norte y sur de la Castellana y los nuevos crecimientos urbanísticos a ella adscritos: un hecho que cautelar, calculada e incoherentemente han obviado los promotores del Plan Especial. En este sentido, la ficha del APR 03.03 Desarrollo Área Cultural Recoletos-Prado nos remite, en cuanto a los objetivos, al punto 9.3 de la Memoria del PGOUM, y los recoge como condiciones vinculantes. De entre esas condiciones vinculantes, destacamos aquí la f) Extensión del eje cultural hacia el sureste

y hacia el suroeste; y la h) Cierre por el sur de la glorieta de Carlos V y prolongación del gran eje norte-sur de Madrid por la Avenida de Méndez Álvaro<sup>4</sup>. Es decir, Méndez Álvaro y la nueva vía urbana de Entrevías (AOE 00.09) forman parte de lo que el Plan General de 1.997 denominaba prolongación sur de la Castellana, que propone la nueva radial que enlazará la M-50 con la glorieta de Atocha.

El Plan Especial Recoletos-Prado, está en la actualidad paralizado por las circunstancias que más adelante se expondrán. Sin embargo, para cuando “Madrid recobre el pulso financiero”, es preciso un replanteamiento de las distintas acciones contempladas en el Plan General a fin de priorizar actuaciones y no comprometer recuperaciones tan importantes como el Eje Recoletos-Prado. Me refiero, por ejemplo, a la nueva radial que enlazaría la M-50 con la glorieta de Atocha aprovechando el trazado de la calle Méndez Álvaro y sorteando el obstáculo del trazado ferroviario de San Diego y Entrevías. Radial que tendría carácter de autovía entre la M-40 y la M-50 y de vía urbana en el interior de la M-30 y que está valorada por el Estudio Económico y Financiero en unos 48.080.969 Euros. La unión a través de la misma de las tres orbitales más la M-45, lejos de disuadir el uso del vehículo privado en los desplazamientos al centro, permitiría la penetración de los mismos hasta el Eje, invalidando la recuperación del mismo e incrementando los tráficos de paso Norte-Sur. Así considero que se ha de replantear la ordenación planificada, pues altera radicalmente la actual estructura con resultados inciertos, si no claramente negativos, para Madrid.

Asimismo, junto al mencionado replanteamiento, se ha de atender a que las operaciones que resulten prioritarias tengan en cuenta factores tan importantes como los nuevos desarrollos residenciales y terciarios previstos en el Plan General de Madrid, para los diferentes distritos a los que afecta directa o indirectamente el Plan Especial. Esta atención, pasa por reconsiderar la planificación del tráfico rodado no solo ya en el sentido longitudinal del Eje, sino en sentido transversal, limitándolo y desviándolo: ya que es evidente que el solo traslado del tráfico a la fachada oeste y la reordenación de intersecciones, si éste no disminuye simultáneamente, incrementaría en el próximo futuro la intensidad y el caos actuales. Como medidas suplementarias se podrían plantear: por un lado, el establecimiento de plataformas

---

<sup>4</sup> Reconoce el volumen de la Gerencia Municipal de Urbanismo *Madrid, 4 años de gestión del Plan General de Ordenación Urbana 1997* (GMU, 2002): “Méndez Álvaro.- Al extremo este del eje, la zona de Méndez Álvaro se configura como un nuevo espacio de centralidad económica reforzada por la presencia inmediata del AVE y la Estación Sur de Autobuses. En el futuro este eje tendrá su prolongación natural a través de la nueva avenida de Entrevías”. Y añade al referirse a esta última: “La nueva avenida de Entrevías se conecta en sus extremos con la M-30 y la M-40, lo cual permitirá a los vecinos residentes en los barrios una mejor accesibilidad al conjunto de la ciudad y su entorno. En cierto modo la avenida de Entrevías se concibe a modo de prolongación a la Castellana Sur, remate al otro lado de la M-30 del eje Atocha-Méndez Álvaro”.

reservadas para el transporte público en la totalidad del Eje (Plaza de Castilla-Glorieta Carlos V-Glorieta de Embajadores) además del estudio de la viabilidad de un tren ligero (tranvía) entre la plaza de Castilla y la glorieta de Embajadores. Y por otro, un paquete de medidas relacionadas con el “templado de tráfico” en los barrios próximos al Eje (como de Los Jerónimos y Las Letras): reducción drástica de la presión del tráfico y, en paralelo, ganar espacio para la peatonalización: espacios estanciales y de recorrido; ensanchamiento y arbolado de las aceras de Recoletos y Paseo del Prado; ampliación del número de pasos de cebra protegidos con bordillo; convertir tanto la trasera del Museo del Prado, Palacio de Comunicaciones -hasta el Parque del Retiro- como el barrio de Las Letras, en sendas áreas de tráfico templado (para exclusivo uso de residentes y carga y descarga). Y no suplirlo con la incongruente idea de ampliar a un cuarto carril la calle Alfonso XII en sentido Sur.

En conclusión, contemplando la brillante idea planificada de recuperar tal ámbito para su reintegro al ciudadano; sin querer reparar en que el Plan Especial se encuentra actualmente paralizado debido al importante recorte de ingresos que han sufrido las entidades locales, como consecuencia de la reducción de la financiación del Gobierno de España, y a la disminución de la recaudación derivada de la crisis inmobiliaria, que afecta a todas las administraciones, pero muy especialmente a los ayuntamientos; y sin atender a las indeterminaciones del Plan Especial y a su falta de programación temporal, quisiera concluir que el Planificador ha conseguido transmitir el espíritu optimista que inspira su planeamiento dando prioridad a la reordenación, a la mejora, a la protección y a la revitalización del patrimonio urbano ya existente: desplazando el interés desde el proyecto de la ciudad nueva al proyecto de la ciudad ya construida.

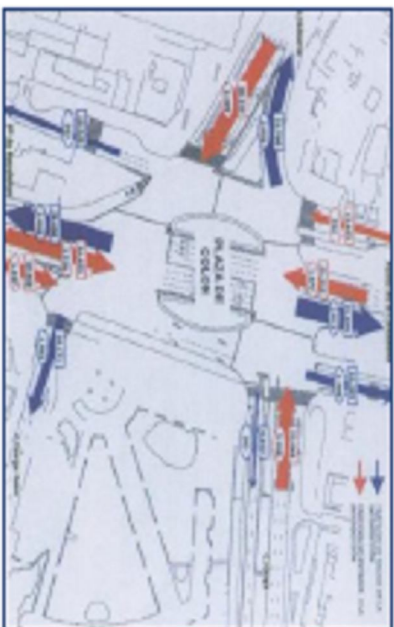
## **6.- Anexos.**

## **6.1.- Anexo I.- Plano del Ámbito.**



## **6.2.- Anexo II.- Planos de las principales intersecciones.**

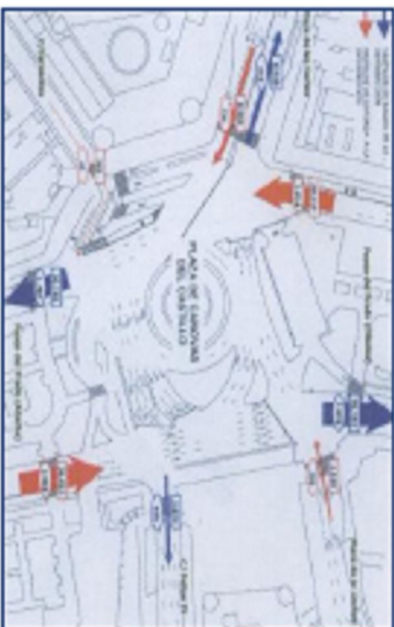
Plaza de Colón



Plaza de la Independencia



Plaza de Carreteras del Castillo



Glorieta del Emperador Carlos V



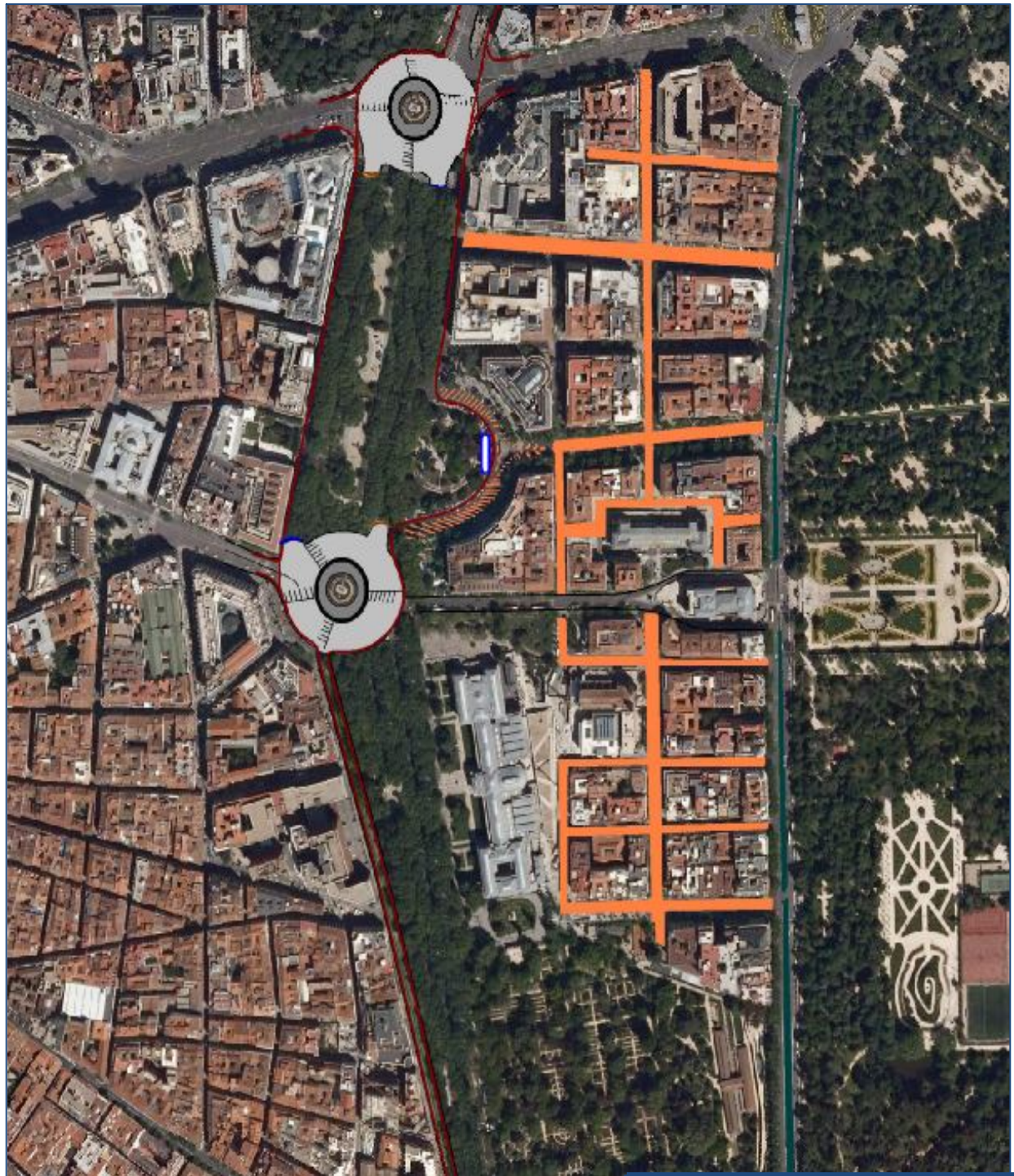









**6.3.- Anexo III.- Plano número de carriles antes y después de la reforma.**



**6.4.- Anexo IV.- Plano propuesta de ordenación “Salón del Prado”.**





-  Entradas del túnel.
-  Salidas del túnel.
-  Tráfico templado en la Plaza de la Lealtad.
-  Líneas de autobuses.
-  Mediana en la calle Alfonso XII.
-  Intercambiador de autobuses en la Plaza de la Lealtad.
-  Tráfico templado en el Barrio de los Jerónimos.

## **7.- BIBLIOGRAFÍA.-**

- ❖ AAVV (1.992) “Atlas de la Ciudad de Madrid”, Consorcio para la Organización de Madrid Capital Europea de la Cultura, Madrid 1.992.
- ❖ AAVV (1.994): Número monográfico sobre “La Ciudad Accesible”, Revista Alfoz, Madrid.
- ❖ Aprobación inicial del Plan Especial Recoletos-Prado. Junio 2005.
- ❖ CARTA EUROPEA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, Consejo de Europa, 6ª CEMAT, 19 y 20 de mayo de 1.983.
- ❖ GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO, “Madrid, 4 años de gestión del Plan General de Ordenación Urbana 1.997” (GMU, 2.002).
- ❖ GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO, “Recuperación del espacio público de Madrid. El Eje Recoletos-Prado: Memoria, Realidad y Proyecto” GMU, 2.003)
- ❖ GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, S, “La Rehabilitación Urbanística”, Cívitas-Aranzadi Ediciones, Pamplona 1.998.
- ❖ MOLINA, M.; IRANZO, J.E.; ESTÉBANEZ, J.:”Reactivación económica y diseño de un modelo territorial en la Comunidad de Madrid”, Papeles de Economía Española, nº 64, Madrid, 1.995, pág. 206-216.
- ❖ MORENO MOLINA, A.M., “URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE. Las claves jurídicas de planeamiento urbanístico sostenible.”, Editorial Tirant lo Blanch, 1ª Edición, 12 de septiembre de 2.008.
- ❖ PAREJA I LOZANO, C., “Contenido y alcance de los planes especiales de reforma interior en el sistema de planeamiento urbanístico”, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1.984.
- ❖ PRIETO DE PEDRO, J., ‘Cultura, Culturas y Constitución’, Editorial Centro de Estudios Constitucionales, Madrid, 1.995, pág. 49.
- ❖ Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo.
- ❖ SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO de 16 de diciembre de 1.992.
- ❖ Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, aprobado por el Real Decreto de 9 de abril de 1.976
- ❖ VARIOS AUTORES, “Práctico Urbanismo de Madrid”, Editorial Aranzadi, 2.006.
- ❖ [www.ecologistasenaccion.org](http://www.ecologistasenaccion.org).
- ❖ [www.pedalibre.org](http://www.pedalibre.org).
- ❖ [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es).